VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 251)
z dnia 5 grudnia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 251)

5 grudnia 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, i **Sylwestra Chruszcza (WiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, na posiedzeniu zwołanym w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Stan kontraktów realizowanych na linii kolejowej nr 7, na odcinku Dęblin–Lublin oraz linii Poznań–Leszno, w związku z przerwaniem prac przez firmę Astaldi S.p.A. i decyzji PKP PLK S.A. jako zamawiającego o odstąpieniu od obu umów z winy konsorcjantów, po nieskutecznym wezwaniu do kontynuacji robót".

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Adrian Furgalski** wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Jakub Majewski** prezes Fundacji ProKolej oraz **Ireneusz Merchel** prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** oraz **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu, na pisemny wniosek grupy posłów przekazany do Komisji w dniu 15 listopada 2018 r. Porządek dzienny obejmuje „Stan kontraktów realizowanych na linii kolejowej nr 7, na odcinku Dęblin–Lublin oraz linii Poznań–Leszno, w związku z przerwaniem prac przez firmę Astaldi S.p.A. i decyzji PKP PLK S.A. jako zamawiającego o odstąpieniu od obu umów z winy konsorcjantów, po nieskutecznym wezwaniu do kontynuacji robót".

Witam na dzisiejszym posiedzeniu pana ministra Andrzeja Bittela, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Tomasza Emiljana z Departamentu Infrastruktury NIK, pana Ignacego Górę, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz prezesa PKP PLK, pana Ireneusza Merchela i jego zespół. Niezwłocznie przechodzę do przekazania głosu posłowi Żmijanowi, który przedstawi wniosek. Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, w imieniu grupy posłów złożyłem wniosek o zarządzenie dzisiejszego posiedzenia, w związku z tym, co się wydarzyło w zakresie tych kontraktów, które w tytule zostały przywołane, mianowicie kontraktu kolejowego Lublin–Warszawa na odcinku Lublin–Dęblin, a także Poznań–Leszno, a więc odejściem od tego kontraktu głównego wykonawcy, firmy Astaldi. Po zapytaniach i informacjach, które były przedmiotem zainteresowania mediów, że są podjęte próby przywołania wykonawcy z powrotem do realizowania tego kontraktu, po nieudanych próbach, uznaliśmy, że jest potrzeba uzyskania informacji, jaka jest sytuacja w zakresie tych kontraktów, tym bardziej że tym decyzjom towarzyszyły zdarzenia, które niepokoiły, żeby nie powiedzieć wstrząsały opinią publiczną. Mianowicie 18 października została zablokowana droga nr 17 w miejscowości

Żyrzyn. Okazuje się, że przez podwykonawców i prawdopodobnie dostawców, z tytułu nieuzyskania zapłaty za wykonane roboty od generalnego wykonawcy.

Oczywiście, jako posłowie interesowaliśmy się tą kwestią. Uzyskiwaliśmy odpowiedzi, że resort, a w imieniu resortu tak naprawdę inwestor, czyli PKP PLK, podjęli rozmowy z protestującymi i sprawy są na dobrej drodze do rozwiązania. Okazuje się jednak, że nie do końca, bo dzisiaj w mediach mamy informacje, że na jutro planowany jest kolejny protest tych wykonawców. Tym razem planują zablokować centralną linię kolejową. Jeżeli tak, będę się ograniczał do pytań, które skieruję do pana ministra w trzech grupach.

W pierwszej grupie, w nawiązaniu do tego, co już powiedziałem, dlaczego tak się stało. Dlaczego na etapie ogłoszonego przetargu nie zostały zabezpieczone interesy podwykonawców i dostawców, tym bardziej że mieliśmy wspólne przykre doświadczenia w tej sprawie i przez kilka lat przygotowaliśmy stosowne narzędzia? Przypomnę, że tymi narzędziami była ustawa z 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności przedsiębiorców wynikających z realizacji udzielanych zamówień publicznych. To oczywiście nowelizowany Kodeks cywilny, art. 647^1, a także ustawa – Prawo zamówień publicznych w kolejnych artykułach od 143a do 143d. Pamiętam także zobowiązania. Wtedy akurat kwestia dotyczyła dróg, ale to są dwa symetryczne, duże programy inwestycyjne infrastrukturalne – drogowy i kolejowy. Wówczas zostały opracowane szczegółowe warunki kontraktu do umów o roboty budowlane zawierane przez Generalną Dyrekcję Dróg krajowych i Autostrad i wykonawców. Pytanie, dlaczego z tych narzędzi prawnych nie skorzystała PKP PLK jako inwestor, żeby zabezpieczyć interesy tych właśnie podwykonawców i dostawców towarów i usług. To niejako pierwsza grupa zagadnień.

Druga grupa, to pytania. Dlaczego firma Astaldi schodzi z tych kontraktów? Czy to nie jest konsekwencja błędnej polityki? Chciałbym żebyśmy o tym porozmawiali, bo niestety, tak to postrzegam. Proszę zauważyć – ja to przytoczę, bo są już dane dotyczące kontraktów na kolei. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, w przypadku kontraktów drogowych w ostatnich latach, na drodze S7, średni okres od złożenia oferty do podpisania umowy Widoma–Kraków to 342 dni. S3 Kamienna Góra-granica państwa – 334, S3 Bolków–Kamienna Góra – 322 dni, obwodnica Łodzi – 314, 312. Mamy także ostatnie dane dotyczące kolei. To pierwsza kwestia.

Druga kwestia, to oczywiście wzrost cen w ostatnich kilku latach, otwierane oferty i próba podpisywania tych kontraktów. Niestety, wzrost cen jest duży. Mam tu przygotowane grafiki, jak to się ma do stosowanych materiałów, także podkładów, rozjazdów. Mam je przed sobą. Te wzrosty cen mają się nijak do wskaźników inflacji, które są oficjalnie podawane. Jest próba – wiem, że resort podjął takie próby – wypracowania z udziałem Głównego Urzędu Statystycznego realnego wskaźnika waloryzowania tych kontraktów, bo mamy taką sytuację, że oferenci, po tak długich okresach niepodpisywania tych umów od złożenia oferty, rezygnują. Trudno się temu dziwić, bo nie są w stanie realizować tych kontraktów w cenach, które składane były przed rokiem, tym bardziej w kontekście tak dynamicznego wzrostu cen towarów, usług, energii i paliwa, które ma tak znaczący udział w kosztach, jeżeli chodzi o realizację kontraktów infrastrukturalnych.

Trzecia kwestia, to pytania dotyczące tego, co dalej z tym kontraktem. Nie ulega bowiem wątpliwości, że jeżeli chodzi o linię kolejową Lublin–Warszawa, to dla Lublina i Lubelszczyzny jest to absolutnie kluczowa kwestia. Na jakim etapie, co się dzieje? Przecież ten kontrakt trzeba w jakiś sposób zabezpieczyć (obiekty inżynierskie przed zimą, warunkami atmosferycznymi). Trzeba to zinwentaryzować, trzeba próbować rozliczyć dotychczasowego wykonawcę, rozpisywać kontrakt. Zatem, pytanie zasadnicze, na jakim etapie są państwo – mam na myśli PLK. Jak długo to potrwa i oczywiście, kiedy ten kontrakt zostanie zrealizowany i linia zostanie oddana do użytku?

Odnośnie do tych trzech kwestii, które starałem się tu Wysokiej Komisji przedłożyć, prosiłbym pana ministra o złożenie informacji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Od razu oddaję głos panu ministrowi ad meritum.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, pozwolę sobie nie mówić o kwotach kontraktowych, o ich wysokości. Uznam, że wszyscy to wiemy. Wiemy, że wykonawca Astaldi wygrał przetarg na podstawie oferty na poziomie 63% kosztorysu inwestorskiego z kwotą warunkową, a bez kwoty warunkowej to jest 54% kosztorysu. Wiemy, że to jest kontrakt zawierany w wyniku postępowań prowadzonych w roku 2016 i w roku 2017. Wtedy był dołek inwestycyjny wynikający z nieprzygotowania bieżącej perspektywy. Zakładam, że to wszyscy wiemy i o tym nie trzeba mówić, bo tak jest.

Mam też nadzieję, że pan przewodniczący Żmijan nie odnosi się do ustawy, która była dedykowana kontraktom drogowym w konkretnym momencie i one już nie obowiązują, wygasły. Nie odnosi się pan poseł do tej ustawy, i słusznie. Mam nadzieję, że pan poseł do tej ustawy się nie odnosi, bo część przepisów wynikających z tamtego, specjalnego traktowania kontraktów, trafiła do prawa zamówień publicznych i jest stosowana we wszystkich kontraktach…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mówiłem o tym…

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

No właśnie. Niedobrze, bo ta ustawa wygasła.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Mówiłem, panie ministrze, o Kodeksie cywilnym, bo on był nowelizowany w tej sprawie, i oczywiście prawo zamówień publicznych. Chodzi o to, że mieliśmy te doświadczenia. Ja w tym kontekście przywoływałem tę ustawę.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, i te doświadczenia zostały skonsumowane również w postępowaniach przetargowych, w projektach umów, które przeszły wszystkie procedury związane z ocenami tego typu kontraktów, czyli przeszły również przez Urząd Zamówień Publicznych, przez kontrolę wstępną, czyli kontrolę przed podpisaniem umowy. Zatem interesy podwykonawców na papierze, formalnie, są zabezpieczone w taki sposób, jaki przewiduje polskie prawo. To trzeba jasno powiedzieć. Jest obowiązek zgłaszania podwykonawców, dostawców, usługodawców. Ten obowiązek ciąży na wykonawcy generalnym. Może być też realizowany przez podwykonawców. Do tego wszystkiego doszło i jest takie zabezpieczenie kontraktów.

Warto by było, żeby z tej Komisji wyszedł komunikat, że nie jest tak, że tylko interesy, zgodnie z przepisami opisanymi w polskim prawie dla podwykonawców, nie są zabezpieczone, bo są. Myślę, że jeszcze dwa słowa na ten temat powiedzą przedstawiciele spółki.

Błędna polityka. Zgadzam się. Błędna polityka w tym zakresie, że nie przygotowano tak bieżącej perspektywy, żeby ona nie miała dołka, bo długość przetargów też możemy porównywać jedną z drugą. Trzeba zadać sobie pytanie, np. ile trwał przetarg na GSM-R, który został ogłoszony w 2015 r., a skończyliśmy go w marcu br. Tyle trwał dlatego, że została przyjęta konwencja polegająca na tym, że ogłaszamy przetarg, nie mając dokumentacji. Teraz te postępowania przetargowe, które my rozstrzygamy, trwają istotnie krócej.

Proszę jednak pamiętać, że postępowanie przetargowe składa się z kilku etapów. Najpierw jest specyfikacja, potem są składane oferty, które są analizowane, następuje kontrola stosownych urzędów, która też ma swój czas. To składa się na te terminy, choć PKP PLK w sposób istotny skróciły czas potrzebny na postępowania przetargowe. To jest tylko efekt nawiązania bieżącej współpracy np. z Urzędem Zamówień Publicznych, polegającej na tym, że informujemy siebie wzajemnie, w jaki sposób i jakie przetargi będą organizowane, kiedy będziemy dochodzili do efektów w postaci wyboru oferty, kiedy będzie zdolność do zawarcia umowy i w końcu, kiedy UZP będzie miał ten niezbędny dla niego czas, aby dokonać kontroli, bo oni też mają określone zasoby, tak jak każda firma państwowa, każdy urząd państwowy (liczbę osób) i trzeba tymi zasobami dobrze gospodarować.

Jest też etap Krajowej Izby Odwoławczej. Zwykle te przetargi opierają się na KIO. Jeśli opierają się na KIO, to można się posłużyć przykładem przetargu tej linii kole-

jowej, przetargu na systemy sterowania ruchem. W tym przypadku umowę zawarto na koniec. To w sposób istotny utrudniło działania dwóm podmiotom na trzech odcinkach tej inwestycji, ze względu na to, że były odwołania do KIO. Odwołanie nieopłacone, cofane, znowu… Firmy biły się o kontrakt, korzystały z przepisów prawa. Dla mnie to jest wniosek *de lege ferenda*, żeby ograniczyć taką możliwość w najbliższej ewentualnej nowelizacji przepisów prawa, żeby nie było tego pieniactwa przed KIO, bo ja tak bym to nazwał, może trochę publicystycznie.

Pan poseł pytał o kwestie związane z pracami nad możliwością waloryzowania kontraktów. Tak, takie prace się toczą. Na szczęście firmy otworzyły się na te prace, jeśli chodzi o GUS. GUS ma teraz większą wiedzę. Ankiety są wypełniane z większą ochotą. Mamy opracowania np. GTL w tym zakresie i toczymy dialog.

To nie jest prosta sprawa, żeby opracować taki model. Wydaje się, że ten model, odnośnie do zasady, będzie możliwy do zastosowania raczej w przód. Jesteśmy zdeterminowani, żeby w dość krótkim czasie taką propozycję dla rynku na stole położyć, żebyśmy mogli porozmawiać o tym, co dalej z nią zrobić. Ona osadza się na koszyku skomponowanym, pewnym podziale ryzyka, bo gdy popatrzy się na wykresy związane z cenami, to zależy, z którym momentem się porównuje. Gdy porównujemy z rokiem 2013, to te części materiałów są teraz na podobnym poziomie. Później były tańsze. To zależy... Ja nie wiem, jaką analizę pan poseł ma i czyją, natomiast można jeden komponent wyjąć i pokazywać, że tak, pojechało… A od którego to jest roku?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

16–18.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

16–18. A ja mówię 13. Właśnie o to chodzi…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Po kolei prosimy.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Właśnie o to chodzi, że gdy porównujemy 16 z 18 – potwierdzam, żeby była jasność – tak, są wzrosty. Natomiast, gdybyśmy to porównywali na osi czasu, zrobili geometrię, grafikę od 13, to ona miałaby odrobinę inny kształt. Bardziej w „U" albo „V", jakby to ktoś nazwał. To też trzeba powiedzieć.

My oczywiście mamy świadomość tego, że jest konieczność zwaloryzowania czy postawienia sobie pytania: W jaki sposób waloryzować czy dojść do uzgodnienia z rynkiem na okoliczność związaną z kontraktami, które były zwierane w roku 2016 i w roku 2017? Ja mam stanowisko podobne do tego, które zostało zaprezentowane w ocenie prawnej GTL, która mówi, że stosujemy regułę *rebus sic stantibus* – jeśli niczego nie przekręciłem – czyli, musimy sobie ustalić rażącą stratę. Reguły, jak to robić, trzeba wypracować, bo jest też formuła prawna, w której możemy się poruszać.

Dlaczego firma Astaldi zeszła z kontraktów kolejowych? To jest bardzo dobre pytanie, na które odpowiedź – ja mi się wydaje – tkwi wyłącznie w głowach menedżerów firmy Astaldi. Dlaczego tak mówię? Dlatego, że z firmą Astaldi, na okoliczność kontraktu lubelskiego, ale też poznańskiego, spotykaliśmy się – mam na myśli siebie – dwukrotnie. W obu tych przypadkach bardzo ważni przedstawiciele na Europę Środkowo-Wschodnią mówili: „Poczekajcie jeszcze chwilę. Kontrakty zostaną dokapitalizowane. My jesteśmy wielką firmą o ogromnej tradycji, stoi za nami kilkadziesiąt lat tradycji i nie możemy sobie pozwolić na taką sytuację, w której nie zrealizujemy jakiegoś kontraktu. Będziemy go realizować".

Wszystkie te informacje zweryfikował brutalnie 28 września 2018 r., kiedy to firma Astaldi we włoskim sądzie weszła w procedurę in blanco czy prevention in corporate, formułę nieznaną polskiemu prawu, która odnośnie do zasady sprowadza się do tego, że zabezpiecza przed wierzycielami. Jednocześnie, pismem datowanym 27 września, dostarczonym do spółki 28 września w godzinach wieczornych, stwierdziła, że ze względu na różne zmiany warunków rynkowych ona uznaje, że kontrakt wygasł. Taka formuła też nie jest znana polskiemu prawu.

Zwracam uwagę państwa na to, że 28 o godz. 12.00 w południe przez firmę Astaldi została podpisana umowa na kolejne odcinki metra. Po godz. 16 ukazał się komunikat giełdowy, że… My też nie wiedzieliśmy, ale prezes Metra Warszawskiego Jerzy Lejk był chyba bardziej zdziwiony niż my, bo on podpisał umowę o 12.00, odtrąbił sukces – bo to rzeczywiście sukces – a o 16.00 okazało się, że nie wiadomo, co dalej.

W związku z tym zamawiający, PKP PLK, wezwał firmę Astaldi do podjęcia prac. Ponieważ nie podjęła tych prac w terminie określonym w pismach, wypowiedzieliśmy umowę i zostały uruchomione wszystkie możliwe zabezpieczenia finansowe z tytułu zawartej umowy i będą konsekwentnie uruchamiane dalej.

Równocześnie rozpoczął się proces dyskusji i ustalania wierzycieli czy tych podmiotów, które są niezaspokojone w ramach realizowania tego kontraktu przez firmę Astaldi – co cały czas trzeba podkreślać. Kwoty się zmieniały. One najpierw były mniejsze, potem rosły. Liczba podmiotów rosła. Odbywały się regularne spotkania, które co jakiś czas… Adrenalina nam rośnie, bo mamy albo protest, albo informacje o tym, że będzie protest. Był protest na drodze. Był też protest na torach kolejowych. Protest na torach kolejowych był mało dolegliwy, bo akurat wtedy żaden pociąg tam nie przejeżdżał.

Trwa dialog z podwykonawcami. Pan dyrektor Pietras z zespołem regularnie, w ustalonym harmonogramie, spotyka się z podwykonawcami, dostawcami i usługodawcami. My prosimy o to, żeby dokumentować swoją pracę wykonaną w ramach tego kontraktu.

Poszukujemy wszelkich dopuszczalnych prawem rozwiązań, żeby podejmować działania związane z regulowaniem zobowiązań. W zakresie obu kontraktów uregulowaliśmy do dzisiaj zobowiązania na kwotę ok. 70 mln zł, tj. ok. 50%. Dzisiaj jest 5 grudnia, a temat zaczął się 28 września, kiedy ta sytuacja zaistniała. Nigdy wcześniej tego typu działania nie były podejmowane w takim tempie, dlatego że mamy kontrakty zabezpieczające interesy podwykonawców, jeśli mamy odpowiednią dokumentację wytworzoną przez podwykonawców, generalnego wykonawcę, inżyniera kontraktu i zamawiającego. Jeśli ten krąg jest domknięty, to realizujemy płatności.

Jesteśmy zdeterminowani, żeby je realizować w dalszym ciągu, w takim tempie, pod warunkiem, że będziemy mieli podstawę do tego, żeby zapłacić. Jeżeli nie będzie podstawy do tego, żeby zapłacić, to ja rozumiem osoby, na których ciąży obowiązek podpisania płatności, że nie podejmą ryzyka polegającego na naruszeniu dyscypliny finansów publicznych i nie podejmą takiej decyzji, że zapłacą komuś, odnośnie do kogo nie ma absolutnego przekonania, że te pieniądze mu się należą.

Na tym polega kluczowy problem, że trzeba udokumentować swoją aktywność na budowie w odpowiedni sposób – i to się toczy – i w odpowiednim czasie. Nie może być tak, że ktoś przynosi pudło papierów i mówi, to teraz sobie poukładajcie dokumenty. Był taki przypadek. Na szczęście, ten podmiot zdecydował się to zabrać, bo to na nim ciąży ten obowiązek. Gdyby ktoś z PKP PLK przyjął to na siebie, to on mógłby powiedzieć „ale ja wam już dałem te papiery". Ta weryfikacja musi być, bo to będzie podstawą do tego, żeby NIK czy inne urzędy specjalizujące się w kontroli finansów publicznych i metod wypłacania środków mogły stwierdzić, że proces decyzyjny został przeprowadzony w sposób precyzyjny.

Co dalej z kontraktem? Chciałbym, żeby na ten temat wypowiedział się pan prezes Arnold Bresch, który jest członkiem zarządu i dyrektorem ds. inwestycyjnych w spółce PKP PLK.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Arnold Bresch:

Panowie przewodniczący, szanowna Komisjo, zanim przedstawię te informacje, do których wywołał mnie pan minister, chciałbym nakreślić kontekst, bo my w tej chwili mamy podpisanych kilkadziesiąt dużych umów z wykonawcami i realizujemy prace. Tak jak wspomniał pan minister, doświadczenia poprzedniej perspektywy zostały przełożone na dokumenty bazowe, które wypracowaliśmy w spółce. One praktycznie działają w przypadku wszystkich kontraktów, chronią wykonawców, a sytuacje, jakie mamy w przypadku tych dwóch kontraktów, umów podpisanych z Astaldi, są zupełnie

wyjątkowe w skali programu inwestycyjnego, który realizujemy. Tam, gdzie wykonawcy są zgłoszeni, gdzie są wszelkie rygory dochowane, to ich interes jest zabezpieczony.

W zakresie kontraktu lubelskiego, w trakcie jednej z wizyt, byliśmy z panem ministrem na spotkaniu z zarządem czy z przedstawicielami zarządu firmy Astaldi. Dotarł wtedy do nas po raz pierwszy bezpośredni sygnał od podwykonawców, że pojawiły się problemy z płatnościami ze strony firmy. Do tej pory były one nam przekazywane sporadycznie w formie pism. Mieliśmy nawet wypracowany taki mechanizm, który kolejne płatności z danej faktury do firmy Astaldi uzależniał od wykazania, że jakaś część, którą wskazaliśmy jako próbkę, została przekazana bezpośrednio do podwykonawców. Ta wizyta pokazała nam też, że jest spora liczba podwykonawców, którzy nie byli zgłoszeni. W związku z tym, my w ogóle nie widzieliśmy ich w systemie jako podmioty wymagające ochrony.

Teraz, po zakończeniu współpracy z firmą Astaldi, po spotkaniach, w części których też brałem udział – jednak główną stroną, która reprezentuje naszą spółkę jest pan Pietras, dyrektor regionu centralnego – weszliśmy w dialog z podwykonawcami, usługodawcami i dostawcami materiałów, żeby dokumentowali swoją bytność na budowie w sposób umożliwiający nam procedowanie dalej tych roszczeń. Do tej pory oni nie mieli tych dokumentów, a tym bardziej firma Astaldi nie przekazywała do nas tego, co byłoby wymagane w miejscach, gdzie było wymagane zgłoszenie lub tam, gdzie nie było, bo mamy różne grupy tych problemów. Poniżej 50 tys. zł nie musieli nawet zgłaszać.

Oczywiście stwierdziliśmy, że w dużej liczbie przypadków, w wyniku współdziałania Astaldi z tymi usługodawcami, zamówienie było dzielone tak, żeby pozornie wyglądało, że jest poniżej kwoty 50 tys. zł. Teraz, kiedy inwentaryzujemy problem, okazuje się, że niektóre firmy, przy zleceniach poniżej 50 tys. zł, tak naprawdę przekraczają setki tysięcy złotych. To tytułem wstępu, żeby zobrazować, że to, co obserwujemy po kontraktach z firmą Astaldi, nie jest normą. To jest coś szczególnego, co wymaga naszego szczególnego działania.

Przechodząc do najistotniejszych kwestii związanych z tematem. Na początek troszeczkę podsumuję to, co mówił pan minister. Na ten moment mamy zgłoszonych 159 mln zł roszczeń w przypadku dwóch kontraktów. Na „siódemce”, czyli do Lublina, 126 mln zł, na linii koło Leszna niecałe 30 mln zł.

Do tej pory zapłaciliśmy podwykonawcom ponad 73 mln zł. Tak jak mówił pan minister, to jest olbrzymi wysiłek z naszej strony i ze strony inżyniera, firmy zewnętrznej, który potwierdza i bierze na siebie odpowiedzialność za transakcje. Czyli 74 mln zł zapłacone. Na ten moment odrzuciliśmy roszczenia na niecałe 19 mln zł. To są roszczenia, które nie są udokumentowane lub są udokumentowane w sposób, który budzi wątpliwości. Główne powody, to brak dokumentów zgłoszeń, zawartych umów i potwierdzeń wykonywanych robót. Nie jest tak, że my przyjmujemy w ciemno dokumenty. Inspektorzy nadzoru weryfikują, czy dany zakres prac był wykonany. Musimy to porównać z umową z Astaldi, chociażby w celu uniknięcia podwójnej płatności za ten sam zakres robót, bo wykazujemy, że do tego samego zakresu zgłaszają się podwykonawca i podwykonawca tego podwykonawcy. Tematy są trudne, nie są zero-jedynkowe, tylko wymagają wejścia w szczegóły.

W trakcie weryfikacji mamy w tej chwili roszczenia na 63 mln zł. To jest kwestia związana z obsługą podwykonawców. Muszę podkreślić, że wbrew temu, co w tych pismach się pojawia, my prowadzimy dialog z podwykonawcami i rozumiemy tę sytuację. Ostatnie spotkanie odbyło się w ten poniedziałek. Oczywiście, pojawiają się emocje na tych spotkaniach, bo są tam osoby reprezentujące kilkanaście, a na niektórych spotkaniach kilkadziesiąt firm. Jesteśmy tam my, jest i inżynier. Każdy chce wyjaśnić swoją sprawę przy omawianiu tych tematów. Najczęściej, czy jest zrozumienie działania po naszej stronie, czy umawiamy się na to, że pewna sprawa wymaga jeszcze dogłębnego analizowania. Po tym spotkaniu, które odbyło się w poniedziałek, umówione jest kolejne spotkanie na 14 grudnia. Wtedy, w zakresie tych 63 mln zł, które analizujemy, chcemy już jednoznacznie wskazać w większości przypadków, czy idziemy w kierunku wypłaty, czy w takim kierunku, że stwierdzamy, iż na podstawie tych dokumentów, jakie są złożone, nie potwierdzimy wykonania tych prac. Na tym zamknąłbym temat podwykonawców.

Jeżeli chodzi o samą sprawę po kontraktach z firmą Astaldi, w przypadku obu kontraktów naliczyliśmy kary na łącznie 379,6 mln zł, z czego na linii nr 7 – 248 mln zł, a na linii E 59 – ponad 130 mln zł. W ramach gwarancji odzyskaliśmy w sumie 273 mln zł, tj. 186 mln zł na podstawie kontraktu lubelskiego i 87 mln zł na podstawie kontraktu leszczyńskiego. To jest niejako zamknięcie tematu po umowach, które już nie są realizowane.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Ja tu się wtrącę, bo na skutek prośby, żeby domknąć dyskusję z firmą Astaldi, która się odbyła, prosiliśmy ambasadę polską we Włoszech, żeby tam porozmawiać. Po uzyskanych informacjach z naszej ambasady, niejako w ramach re-spotkania uznaliśmy, że w trybie pilnym chcemy się spotkać z firmą Astaldi, i do takiego spotkania doszło. My chcieliśmy bardzo szybko. Kalendarz pana wiceprezesa Astaldi Michaela Valenciensa nie był aż tak luźny jak dwóch wiceministrów z Ministerstwa Infrastruktury, żeby odbyć takie spotkanie. Do takiego spotkania jednak doszło 29 października, bo chcieliśmy też, aby firma Astaldi zrozumiała, że musi potwierdzać dokumenty, które są do niej kierowane.

Zidentyfikowaliśmy pewien problem. Oni nam próbowali wytłumaczyć swoją trudną sytuację wynikającą z turbulencji w Turcji, Wenezueli i Kanadzie – tego też nie będę rozwijał, bo o tym było dość szeroko w mediach: Bosfor itd., nie będę o tym mówił – i deklarowali pewne rzeczy. Na przykład zadeklarowali, że pisemnie przekażą propozycje dalszej współpracy na kontraktach kolejowych. Tego nie ma. Firma Astaldi dokonała wyboru, jak można powiedzieć, który osadza się na założeniu, jeśli wierzyć tym oświadczeniom, które są do nas kierowane, że będzie się zajmować wysokospecjalistycznymi pracami opartymi na tarczach drążących – mówiąc w uproszczeniu – natomiast tymi kontraktami kolejowymi prostymi, już niekoniecznie, bo to za duże ryzyko biznesowe. Taki przekaz można wysnuć z tego spotkania, które było długie, na którym była bardzo ważna osoba w firmie Astaldi, reprezentant ambasady, dyrektor na Polskę, który tym steruje i podpisuje umowy, z oświadczeniem, że kontrakty drogowe do wiosny – to na marginesie – i generalna dyrekcja pomoże w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy pan prezes jeszcze?

Członek Zarządu PKP PLK S.A. Arnold Bresch:

Mam jeszcze kilka informacji do przekazania. Co dzieje się w tej chwili na tych odcinkach? Mówimy w pierwszej kolejności o linii Warszawa–Lublin. Chciałbym podkreślić, że w tej chwili, w ramach projektu unijnego mamy czynny plac budowy na dwóch odcinkach pierwszych, bo wbrew pozorom Astaldi to nie jest cały temat. To jest 1/3 odcinka. Na 2/3 prace idą zgodnie z harmonogramem projektu i ukończymy go tak, jak planowaliśmy. Problem jest w miejscu, gdzie nie mamy wykonawcy na roboty torowe, na odcinku podlubelskim.

Chciałbym powiedzieć, że na ukończeniu jest proces inwentaryzacji tego odcinka. Ta inwentaryzacja trwała trochę dłużej – o czym za chwilę powiem – niż na linii leszczyńskiej. To też wynika z technologii, którą wybrała firma Astaldi. Tam jest dwutorowe przerwanie ciągłości, jest więc zupełnie inny dostęp i inne są zakresy robót wykonywanych. Ta inwentaryzacja przedłuża się też ze względu na to, że są rozbieżności inwentaryzacji z dokumentami, które spływają od podwykonawców. Jest to jakby krzyżowa kontrola tego, co jest w dokumentach wykonawców i tego, co odbierali inspektorzy nadzoru.

W związku z tym, jeszcze raz podsumuję. 15 grudnia kończymy inwentaryzację. Jednoczenie – mówię o inwentaryzacji robót torowych sieciowych – mamy cały czas czynną umowę na zabudowę systemu sterowania ruchem kolejowym. Rzeczywiście ona jest bardzo mocno uzależniona od tego, kiedy będzie można zabudować te urządzenia, ale jednocześnie są grupy robót, które można prowadzić, np. kładzenie światłowodów, kopanie rowów i ta firma, która ma podpisaną umowę, cały czas ma czynny kontrakt.

Było pytanie pana przewodniczącego o zabezpieczenie przed zimą. Mamy już podpisaną umowę na zabezpieczenie obiektów, a jednocześnie na kontynuację prac na obiektach inżynieryjnych na odcinku Dęblin–Lublin. Podpisała to zresztą firma, która była na tym kontrakcie. Skorzystaliśmy z możliwości prawnych i ona kontynuuje swoją pracę.

Do końca stycznia planujemy wyłonienie wykonawców na odcinki Dęblin–Puławy, Puławy–Nałęczów, Nałęczów–Motycz i Motycz–Lublin. Oczywiście, te nasze prace są też związane z tym, że formuła tego zlecenia musi być kwalifikowana, żeby wszystko zmieściło się w ramach projektu unijnego.

Przewidywany termin zakończenia prac na odcinku Dęblin– Lublin, mówiąc o całości prac, to grudzień 2020 r., ale wyznaczamy sobie terminy pośrednie, które pozwolą nam na wznowienie ruchu na odcinku Dęblin–Lublin. Mówiąc po kolei: Dęblin–Puławy – po jednym torze chcą jechać od 1 września 2019 r.; Puławy–Nałęczów – październik; Nałęczów–Motycz – październik. Właściwie można powiedzieć, że na wszystkich pozostałych odcinkach do Lublina chcemy uzyskać przejezdność do października 2019. Plan jest oczywiście bardzo ambitny i opatrzony ryzykami.

Krótko powiem jeszcze o odcinku E 59, bo tam – jak mówiłem – jesteśmy bardziej zaawansowani. Jest to związane z tym, że plac budowy był rozciągnięty na krótszym odcinku. Tam podpisaliśmy umowę 30 października i na początku listopada wprowadziliśmy spółkę ZRK-DOM, której jesteśmy 100-procentowym właścicielem, na pierwsze dwa palce budowy. Planujemy zawarcie kolejnych umów. Tutaj nie ma ryzyka. Zakończymy do 2020 r. cały kontrakt.

Skracam trochę tę wypowiedzieć, bo sytuacja jest prostsza – tam nie ma zamknięcia dwutorowego, więc nie ma tak dużego, negatywnego oddziaływania na ruch kolejowy. Dlatego – jest to niejako priorytetem – w pierwszej kolejności chcemy przywrócić jednotorową komunikację do Lublina, jak mówiłem przed chwilą. Na tym bym skończył. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Czy pan przewodniczący ma jeszcze pytania? Tak, może rozpoczniemy dyskusję.

Otwieram w takim razie debatę, dyskusję. Proszę bardzo, jeśli mają państwo jakieś pytania. Pan minister Grabarczyk, proszę uprzejmie.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, mówiliśmy głównie o jednym kontrakcie, który – wszystko wskazuje na to – nie będzie zrealizowany terminowo. Pojawia się jednak pytanie, czy podobna sytuacja będzie dotyczyć innych kontraktów, które są w tej chwili w realizacji, a także w przygotowaniu, bo mamy informację gorącą, że na zwiększenie dostępności do portów brakuje 1,5 mld zł. To jest informacja ciepła. Jeżeli mamy już empiryczny dowód, że potrzebne są dodatkowe środki, to jest pytanie, czy ministerstwo będzie miało taką siłę przebicia, żeby te dodatkowe środki pozyskać, bo wkład własny będzie otwierał ścieżkę dostępu do środków europejskich. Wszyscy mamy przecież w pamięci wielkie nadzieje związane z bezprecedensową kwotą 67 mld na infrastrukturę kolejową.

Czy był rozważany scenariusz, jak to zrobić, jak zdobyć, skąd przesunąć środki? Czy też rozważany jest inny wariant, np. rewizja Krajowego Programu Kolejowego, tzn. że coś będziemy przesuwać na późniejszy termin realizacji, żeby móc zrealizować inwestycje priorytetowe?

Od razu pojawiło się pytanie, jak te problemy będą wpływać – pan minister o tym wie, bo ja akurat miałem trochę inną perspektywę oceny tego programu, który dla pana rządu jest programem flagowym – na Centralny Port Komunikacyjny. Tam też mieliśmy przynajmniej dwa–trzy podejścia do kosztów związanych z zakresem inwestycji kolejowych, które miały zapewnić dostępność.

Pamiętamy to posiedzenie Komisji, podczas którego pan minister Wilk prezentował zamiary sfinansowania niezbędnych inwestycji kwotą 8 mld zł. Uświadomiliśmy to panu ministrowi i on po tygodniu podwyższył tę wielkość do 40 mld zł. To pięciokrotny wzrost. Jednak znowu powstaje pytanie, czy dzisiaj jest to kalkulacja aktualna, bo być może przynajmniej o 1/3 tę pulę należałoby zwiększyć.

I jedno konkretne pytanie. Jak w tym kontekście przedstawia się, ważna także dla wyborców mojego okręgu, inwestycja związana z budową połączenia między Łodzią Fabryczną, Łodzią Kaliską i Łodzią Zabieńcem? Czy przy tej inwestycji nie pojawiły się

ryzyka? Tu liczę na uspokajające… Ja wiem, że tu nie mamy Astaldi, ale proszę oczywiście o rzetelną odpowiedź na to pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie prezesie. Pan prezes Merchel, proszę bardzo.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, ja króciutko odniosę się do spraw portowych, które tu pan minister Grabarczyk poruszył. Czasem niezmiennie trzeba wracać do historii, chociaż w tym kontekście bardzo tego nie lubię. Natomiast pamiętajmy, że projekty portowe są projektami CEF.

Projekty CEF były grant agreement. Były zgłoszone w styczniu roku 2016, bo pierwszy grant agreement był w połowie 2015 r. One były typowane w roku 2013 i mamy dokumenty, że były planowane w roku 2012 i w 2013, gdy założono harmonogram realizacji. Zakładał on, że w latach 2012–2013, do połowy 2014, będzie wykonane studium wykonalności, w latach 2014–2016 będą dokumentacje projektowe, w latach 2017–2020 będzie realizacja. Przyjęto termin do 2020 r. przy założeniu, że w 2016 będzie zakończona dokumentacja projektowa. Przypominam tę datę dlatego, że utrzymano w dokumentach grant agreement termin końcowy, natomiast rozpoczęto studia wykonalności w roku 2014, a dopiero w połowie 2016 były rozstrzygane przetargi na dokumentacje projektowe. Czyli, co najmniej 2 lata opóźnienia na starcie, natomiast etap końcowy nie został zmieniony. To jest bardzo istotne, dlatego że w momencie składania wniosku grant agreement na projekty CEF na przełomie roku 2015 i 2016, czyli w styczniu 2016 – trzeba więc to było przygotować w połowie 2015 – tak naprawdę nie znano zakresu tego, co trzeba zrobić. Przyjęto w zakresie, że wymieniamy tory, rozjazdy, sieć trakcyjną, natomiast bez badań podtorza, bez geologii i innych aspektów. Niestety, te projekty są podstawową rzeczą.

My w każdym z tych projektów oszacowaliśmy, dokonaliśmy dodatkowych badań w ramach projektowania, gdzie paradoksalnie pierwotnie nie zakładano badań geologicznych, to takie drobne niuanse. W cudzysłowie używam wyrazu drobne. Dokonaliśmy szczegółowej analizy podtorza. Okazało się, że do każdego z tych projektów: Gdańsk, Gdynia, Szczecin należy dołożyć 300–400 mln do robót odwodnieniowych, wzmocnienia pali itd. Mówię skrótowo, po inżynierku, ale temat jest bardzo istotny, bo to jest średnio wartość od 20 do 30% wartości całego projektu. Od podstawy trzeba to zbudować.

Te badania mieliśmy robione, kiedy już były otwierane postępowania przetargowe. Dlatego dokonaliśmy oszacowania tej wartości projektów na podstawie już rzeczywistych, po pierwsze, niezbędnych zakresów rzeczowych. Jako przykład podam, że przyjęto na Zaspie ETCS1, co jest bez sensu, jeżeli na całej linii jest ETCS2. Zmienimy również to. To jest drobna kwota następnych 30 mln zł.

Jeżeli więc wszystko to zsumujemy, weźmiemy pod uwagę aktualne ceny, to otwarte przetargi, które są obecnie, są na poziomie aktualnych cen rynkowych. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. Czyli, te ceny są wyszacowane również przez nasze zespoły; przetargi, które były otwarte w piątek, a więc kilka dni temu, na porty Gdańsk, Gdynia i Gdańsk Zaspa.

Oczywiście poszukujemy wspólnie źródeł finansowania przetargów – myślę, że pan minister o tym powie – bo CEF jest ograniczony. Mamy jednoznaczną informację z Komisji Europejskiej, że możemy rozmawiać o terminie wydłużenia z powodów, które… Przyjęli nasze argumenty. Tak więc, to nie jest to, że nie przyjmują. Natomiast sprawa finansowa jest już zdecydowanie trudniejsza, bo 100% środków finansowych zostało wtedy rozdzielonych. Myślę jednak, że to są dobre informacje, które mam nadzieję przekaże pan minister, że pieniądze do tych projektów będziemy mieli, nie zabierając z innych projektów, bo ważne jest to, że my chcemy realizować wszystkie projekty, które mamy założone.

Bardzo dobrze – odniosę się jeszcze do jednego, szanowni państwo posłowie – że już od dłuższego czasu nie słyszę „wy nie wydacie tych pieniędzy, nie zrealizujecie". Ja dziękuję bardzo, że pan minister Grabarczyk martwi się, że nam zabraknie pieniędzy, żeby zrealizować tę perspektywę. To jest bardzo korzystne, szczególnie z ust pana ministra.

Odnosząc się do Łodzi, chcę powiedzieć, że niedawno było spotkanie rady budowy. Są to cykliczne spotkania. Zgodnie z kamieniami milowymi, ten projekt jest realizowany.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Czy mogę jeszcze…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, ależ oczywiście.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Dziękuję bardzo za to pytanie, bo zapytanie o kwestie związane z finansami jest rzeczywiście niezwykle istotne. Dzisiaj odbyło się pierwsze czytanie ustawy okołobudżetowej i pierwsze posiedzenie Komisji Finansów Publicznych w tej sprawie. Tam jest pewna kwota przeznaczona na dokapitalizowanie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – 1,8 mld zł. Te pieniądze oczywiście będą przeznaczone nie na bieżącą działalność spółki, tylko na projekty inwestycyjne, tam gdzie brakuje pieniędzy. Tak więc, ten pierwszy krok został wykonany.

Oczywiście cały czas będziemy przeliczali wartości, cały czas będziemy aktualizowali dane, tylko trzeba jasno powiedzieć, że Krajowy Program Kolejowy, uchwalony w roku 2015, zakładał pewne ramy, w których miało być realizowane zadanie. Przez te 3 lata te reguły ulegają zmianie, bo wzrosły ceny, bo szacunki – tak jak pan prezes powiedział – były oparte na pewnej prognozie, a nie na dokumentach, na bazie których można by precyzyjniej oszacować wartości czy precyzyjnie oszacować zakresy, bo ich wtedy nie było.

My z tego też wyciągamy wnioski i szykujemy studia wykonalności do kolejnej perspektywy. Być może staniemy w obliczu tego, że będziemy musieli dokonać przesunięcia zadania czy zadań z tej perspektywy do następnej, ale zakładam, że odbędzie się to bez straty czasu, bo następna perspektywa zacznie się w roku 2021, a obecny KPK jest do roku 2023. Na to zwracam uwagę. My nie mówimy o świecie, który będzie po 2023 r., tylko raczej o świecie, który będzie w nowych, wieloletnich ramach finansowych.

Rozumiem, że wszyscy tu kibicujemy temu, żeby sektor kolejowy – choć pewnie Komisja i innym sektorom kibicuje – był jak najlepszy. Ja kibicuję najbardziej sektorowi kolejowemu. Chcemy, aby kolejna perspektywa mogła wejść w rytm działania nie z opóźnieniem, nie z małą liczbą przetargów, tylko konkretnie tak, abyśmy mogli powiedzieć rynkowi „słuchaj rynku wykonawców, producentów, dostawców i usługodawców, my chcemy wydatkować pieniądze na poziomie 10–12 mld zł”. Dlaczego mówię 12? 10 mówiłem rok temu, kiedy ceny były niższe. Teraz te ceny wzrosły. Nie zakładam, że one jakoś radykalnie spadną. Być może, kiedy rynek się uspokoi, kiedy firmy zrealizują te kontrakty, na których teraz niekoniecznie zarabiają – musimy o tym pamiętać – to być może ten rynek też troszkę z tej ceny zejdzie. Trzeba jednak w tym momencie brać pod uwagę różne warianty. Natomiast z całą pewnością trzeba mieć naszykowany portfel projektów do kolejnej perspektywy.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeśli można. Przepraszam. Ja rozumiem, że wszyscy członkowie Komisji Infrastruktury przy najbliższej możliwej okazji będą głosowali za ustawą okołobudżetową, bo ona jest ważna z punktu widzenia sektora kolejowego.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Na tak postawione pytanie, panie ministrze, na gorąco można by tak odpowiedzieć, że złożyliśmy wiele poprawek. Zatem będzie zależeć od reakcji ministra finansów i rządu, czy będą otwarci na przyjmowanie. Od tego też będzie zależała nasza decyzja.

Wracamy jednak do przedmiotu naszego dzisiejszego posiedzenia. Otóż, panie ministrze, na pytanie, skąd ja mam te dane, chcę państwu powiedzieć, że są to dane największych firm realizujących kontrakty w polskiej sieci drogowej i kolejowej, firm realizujących kontrakty i dostawców.

Na początek, np. jeżeli chodzi o ceny tłucznia kolejowego – 15–18, wzrost o 33%. Rozjazdy kolejowe – 16–18 – o 41%. To są dane, które również ma GUS. Proponowałbym, żeby pan minister…

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

My nie kwestionujemy tego…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak? W swojej wypowiedzi zaznaczył pan, że skądś ja mam…

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli. Ja nie kwestionuję, że jest wzrost cen. Jeśli porównujemy 16 i 18 r., to jest on wyraźny i jednostronny.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Szyny kolejowe najmniej – 10%…

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Chciałbym, żeby dokonać porównania pomiędzy latami np. 13, 14, 15 itd.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

OK, rozumiem pana intencje. Wzrost płac o 22%. To jest część tych podstawowych czynników, które wpłyną na koszty realizacji tych dwóch… Nie mam odnośnie do tego wątpliwości. Taka była moja intencja. Mówimy o jednym kontrakcie, ale absolutnie mam cały czas w perspektywie dwa poważne programy, czyli i drogowy, i kolejowy, i tak też starałem się to podkreślać na początku swojego wystąpienia. Dlatego o tym mówię. Jeżeli pytałem o firmę Astaldi, to nie dlatego, że jest szczególnie bliska memu sercu. Chcę tylko zwrócić uwagę na to… Linia, absolutnie. To jest istota rzeczy.

Chciałem zwrócić uwagę na to, że w takiej sytuacji znajdują się wszyscy gracze na tym rynku wykonawczym. GUS podaje dane, że rentowność firm realizujących kontrakty jest już poniżej zera. Jeżeli nawet pan minister wskazuje w swojej informacji, że firma Astaldi wtedy zaproponowała taką ofertę, a później się zadziały rzeczy cenowe, to w moim przekonaniu, panie ministrze, warto się zastanowić. Jeśli rozpoczął się ten proces konsultacji i próby ustalenia wskaźnika zwaloryzowania tych kontraktów, to chciałbym, żeby pan minister, także jako ten, który odpowiada za sieć kolejową, inwestycje kolejowe, włączył się w ten proces, bo może to być ta sytuacja, że mimo iż to była niska kwota ze strony wykonawcy – w tym wypadku Astaldi – ta waloryzacja pozwoliłaby mu realizować ten kontrakt. Na to zjawisko chciałem zwrócić uwagę – ewentualnej waloryzacji. Być może obraz byłby inny.

Oczywiście, nie chciałbym, żebyśmy tę dyskusję sprowadzili do tego, kto ma tu rację, a kto nie. Nie w tym rzecz. Jeżeli pan minister mówi, że zabezpieczone są interesy podwykonawców, to mam pytanie: Skąd jest informacja, że jutro Centralna Magistrala Kolejowa będzie zablokowana? Oczywiście, nikomu ona nie służy, a już na pewno nie leży w szerokim interesie gospodarczym ani społecznym.

Jeżeli o tym mówię, to warto zwrócić uwagę na ten aspekt, że ewentualna waloryzacja może przynieść korzyści, i to w szerokim wymiarze. Przecież z tej zwaloryzowanej kwoty wróci do budżetu państwa część podatku z tych firm, ale przede wszystkim podatek VAT. Nie ulega wątpliwości, że wróci do budżetu państwa 23%.

Mówiłem już, że GUS potwierdza, że rentowność firm wykonawczych spada już poniżej zera. Musimy więc zatroszczyć się o to. Panowie prezesi – zresztą, bardzo dziękuję za informację, którą tutaj ponowie złożyli – jeżeli te firmy mają rentowność już poniżej zera, to konsekwencją będą bankructwa, upadłości. Przecież nikomu z nas na tej sali ani kierownictwu resortu, ani inwestorowi w osobie PKP PLK, nie zależy na tym, żeby te firmy upadały, bo to dla nas jako kraju będzie dramat. Nie zrealizujemy w określonym czasie tych dwóch programów i nie wykorzystamy unijnych środków finansowych. Czyli, w naszym interesie jest utrzymanie tego potencjału, danie możliwości rozwijania się tym firmom, bo to jest istota rzeczy. Przecież nie chodzi o to, żeby te firmy przetrwały, tylko o to, żeby te firmy się rozwijały i dały możliwość konkurowania. Wtedy jest szansa

korzystania z tego, że na rynku jest ich określona liczba, w określonej, dobrej kondycji. To jest istota rzeczy.

Jeszcze raz bardzo dziękuję panu ministrowi za informację, i państwu. Nie mam wątpliwości, że koszty będą większe, bo one się wiążą z tym, o czym państwo mówili, że to w konsekwencji przełoży się na niestety mniejszą liczbę kilometrów i metrów kwadratowych. Chciałbym, żeby te terminy, które tu zostały przez panów podane, były dotrzymane. A jeśliby udało się szybciej, to jeszcze lepiej, bo region – mówię teraz w imieniu mieszkańców Lubelszczyzny – bardzo czeka na zrealizowanie kontraktu i oddanie tego do użytku. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Czy państwo – pan minister, panowie prezesi, ewentualnie państwo posłowie – mają uwagi, czy może uznamy, że informacja była wyczerpująca? Proszę uprzejmie.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Trochę to zabrzmiało tak – oczywiście wszystko, poza informacją o inwestycji Fabryczna-Kaliska – jakby pan minister próbował nas uspokoić „wydamy wszystko", a przecież ceny rosną. Tak, ceny rosną, wydamy wszystko. Do tego mamy dodatkowo 1,8 mld zł dzięki przesunięciu. Tylko czy zakres rzeczowy nie ulegnie zmniejszeniu, bo nas ludzie pytają?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Oczywiście, że ulegnie.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Nie do pana przewodniczącego…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę nie dyskutować między sobą. Jeżeli pan przewodniczący tak uzna, to udzielę mu głosu, a na razie pan poseł Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Nie do pana przewodniczącego, przy pełnym szacunku, panie przewodniczący, i sympatii – dodam – kieruję to pytanie. Także przy szacunku i sympatii, kieruję je do pana ministra, bo nas pytają ludzie: Czy to będzie zrobione, czy nie ma ryzyka? Czytają komunikaty prasowe, a w zasadzie nie ma przy tym takiego uspokajającego oświadczenia ze strony ministerstwa. My mamy trochę lepszy dostęp do państwa. Możemy napisać interpelację – co zresztą czynimy – a potem przekazujemy te informacje dalej, ale ludzie się niepokoją. Jak to będzie z zakresem rzeczowym?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan ma teraz głos. Proszę włączyć mikrofon.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ja krótko. Mam nadzieję, że dobywa się przekaz bezpośredni do Internetu z tej sali. Oczywiście, jeśli uzyskamy potwierdzenie na papierze, to jeszcze lepiej, bo opinia publiczna bardzo się interesuje, czym my się zajmujemy na posiedzeniach Komisji. Nie ma wątpliwości, że dzisiejszy przebieg posiedzenia był obserwowany. A że zakres…

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

W Lublinie i na Opolszczyźnie na pewno…

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

W Poznaniu i Lesznie też, chociaż tam jest mniejsze zagrożenie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze, rozumiemy, że w serdecznej atmosferze świątecznej możemy powiedzieć… Jeszcze pan minister. Czy tak? Proszę.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak. Chcę podkreślić, że na przykładach tych dwóch projektów portowych pan prezes Merchel dość wyraźnie powiedział, że zakres prac przyjęty do realizacji jest większy, bo poprzednio był nieoszacowany, ponieważ nie było jak go oszacować, albo był oszacowany przy pomocy błędnego założenia. To pierwsza rzecz.

To jedna strona medalu. Dlaczego wzrosła cena zaoferowana przez rynek w zakresie tych dwóch kontraktów, w przypadku których nastąpiło otwarcie ofert. To jest pierwszy element. Drugi, to oczywisty wzrost cen na rynku. To też jest jasne.

Naszym zadaniem jest to, żeby utrzymując zakres rzeczowy, realizować program. Nie chodzi o to, żeby wydać pieniądze. Ja bardzo nie lubię takiego stwierdzenia „wydajmy pieniądze". Nie. Zrealizujmy program, który założyliśmy.

Problem polega na tym, że zakresy przyjmowane do wpisania do programu były – żeby powiedzieć elegancko tuż przed Mikołajkami – może nie do końca przemyślane – tak bym powiedział – jeżeli planowało się zrealizowanie zakresu robót na określonym odcinku i nie wymieniano np. urządzeń sterowania ruchem z lat 50. Przecież za chwilę ktoś będzie musiał do tego wrócić. W związku z tym my dokonujemy takiego krytycznego przeglądu zakresów. Z tego biorą się różnice w kosztach. To jest kwestia pewnej filozofii – albo chcemy coś skończyć i przez jakiś czas mieć święty spokój, albo robimy dużo kawałków, ale potem Wysoka Komisja będzie nas z tego mnóstwa zadań rozliczać, że tu wymieniono odcinek. Trzeba zajrzeć do kosztów, co tam zostało zasymulowane…

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, zgłasza się od kilku minut pan poseł Lamczyk i muszę mu pierwszemu udzielić głosu.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Tak. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, nie chciałem zabierać głosu, ale pan minister mnie trochę do tego sprowokował. Przede wszystkim, panie ministrze, myślę, że zakres się nie zmienił między majem a grudniem, bo chyba o tym czasie tutaj mówimy. A z drugiej strony, wczoraj i przedwczoraj mogłem być świadkiem rozmowy, jak analizowali założenia w Porcie Gdynia. Wszyscy są zdziwieni, że zakłada się prędkość około 90 km/h wagonów, które mają być wprowadzane. W związku z tym jest wtedy przyjęta duża siła dynamiczna. Kto wie, czy te założenia nie są przeholowane.

Pan minister mówił też o wydaniu tych pieniążków. Rzeczywiście nigdy wcześniej nie było i chyba nigdy więcej takich pieniędzy nie będzie, ale zakładano, że będzie zwiększona prędkość na 8500 km. Już nie mówię o przepustowości, bo to jest inna sprawa. W związku z tym nasuwa się takie pytanie, na ilu tysiącach kilometrów zwiększymy tę prędkość. To jest pierwsza sprawa.

Pan minister mówił i KIO. Ja analizowałem te osterowania i chociażby wypowiedzi ze strony Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa. Podczas posiedzenia KIO jasno powiedziano – mogę to przytoczyć – że: „brak jasno określonych kryteriów przetargowych, krótkie terminy wykonania i przerzucanie ryzyk na wykonawcę, spowoduje składanie ofert spekulacyjnych". Tak samo przedstawiciel Budimeksu w wywiadzie powiedział, że on nie będzie składać oferty, bo jest za duże ryzyko, on nie chce firmy „wyłożyć". Czy tutaj właśnie nie ma błędu? Osterowania – jak to śledziłem – dotyczyło 500 pytań. Wydaje się więc, że oferta była źle przygotowana. Dlatego chciałbym, żeby pan na ten temat się wypowiedział. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie prezesie, może tak – minimum słów, maksimum faktów, bo bardzo lubimy takie wypowiedzi pana prezesa.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Tak, fakty. Znów musiałbym wrócić do tego, kiedy ta oferta była przygotowywana, ale przypominam, że studia, które były podstawą ogłaszania przetargów – jak wspominałem – były realizowane w latach od połowy 14 do połowy 16 r. Natomiast odnośnie do tego, co pan poseł powiedział, wiedząc doskonale, z jakiego źródła czerpie pan informacje, chciałbym wskazać, że mówimy o torach dojazdowych do portów, a nie o prędkości

na samych torach stacyjnych, bo to są dwie różne prędkości. Wiem, jakie są prędkości na torach dojazdowych, a jakie na torach stacyjnych. Tory dojazdowe 90, tory stacyjne 40. To gwoli wyjaśnienia.

Czy cena zmieniła się między majem a grudniem, czy zakres się zmienił? Podkreśliłem, że poprzedni przetarg był ogłaszany na podstawie tego, co było w grant agreement drugim, tego zakresu, który był tam określony, bo tego nie można zmienić. Dlatego do tych badań geologicznych, które zleciliśmy dodatkowo ponad rok temu, a których wyniki mamy, zostały dołożone tzw. sprawy związane z gruntami, bo to jest główna kwota, o którą w tej chwili to wzrosło, z tym że ceny są porównywalne z cenami z poprzednich ofert. Jeżeli mówimy o Gdyni i o Gdańsku, to w Gdyni jest to różnica 1 mln przy 1,5 mld – rozmawiamy tutaj o kwotach – gdzie zakres, jak wspomniałem, jest zupełnie inny… Jeżeli mówimy o Gdyni, przepraszam, 100 mln. Dobrze. 1,490 mld – 1,590 mld. Oczywiście, z tym że ok. 300 mln palowanie.

Natomiast są inne aspekty, które szczegółowo analizowaliśmy. Podkreślam jeszcze raz, że na podstawie cen obowiązujących zakresu, te ceny są jakby miarodajne. Z jednej strony, może tego nie powinienem mówić, ale mówię, że dzięki temu, iż ten przetarg powtórzyliśmy, mieliśmy dodatkowych kilka miesięcy na dokonanie szczegółowej analizy technicznej. Dzięki temu ten element rzeczywiście został osiągnięty i podkreślę, że powtórnie jestem przekonany, iż te oferty, kosztorysy, które są obecnie złożone… Oczywiście nie mówię o wszystkich ofertach, ale, co jest bardzo istotne, na ten przetarg na Zaspę, który jest mniejszy, jest aż 8 ofert. Różnice są na kilka milionów pomiędzy ofertami. Mamy przewidzianą aukcję elektroniczną – o tym warto wspomnieć – która na pewno będzie mieć wpływ na obniżenie wartości tych ofert, jeśli kilka jest złożonych na zbliżonym poziomie cenowym.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Jeszcze jedno zdanie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani ministrze, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję. W kontekście tego wszystkiego, co usłyszeliśmy dzisiaj, warto zadać to pytanie jeszcze raz. Zawarłem je w pierwszej wypowiedzi. Kiedy będzie przedstawiona propozycja weryfikacji, aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Jest pytanie, kiedy będzie ta aktualizacja. Myślę, że pan minister odpowie, że to będzie w możliwie stosownym terminie.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

My oczywiście do takich działań cały czas się szykujemy. Kiedy nadejdzie moment, w którym zweryfikujemy już wszystko do końca, tak, żebyśmy mogli powiedzieć, że na ten moment potrzebujemy tego, tego, tego, żeby realizować, to z taką aktualizacją wyjdziemy. Z całą pewnością będzie to duże przedsięwzięcie publiczne, bo będziemy w końcu robili aktualizację Krajowego Programu Kolejowego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgłasza się pan poseł Buczak, proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Myślę, że prędzej będzie to połowa przyszłego roku niż kwartał.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję. Teraz jest OK.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Buczak.

Poseł Wojciech Buczak (PiS):

Dziękuję za głos. Rozumiem, że pod koniec dyskutujemy już o różnych sprawach. Korzystając z okazji, bo jest tu bardzo kompetentne grono, mam pytanie do zarządu PKP PLK o elektryfikację linii 71 Rzeszów-Ocice, bo wiemy, że tam jest podpisana umowa i plan, że już w przyszłym roku przystąpimy do prac nad elektryfikacją. Mam jednak od pracowników niepokojące sygnały, że harmonogram zamknięć na tej linii jest wstrzymany. Mam prośbę o informację, jeżeli panowie są w stanie coś mi dzisiaj powiedzieć, jak wyglądają przygotowania do prac nad elektryfikacją linii 71 Rzeszów-Ocice.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Proszę, panie prezesie.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Podpisanie umowy na linii 71 odbyło się niedawno, zresztą na Kongresie 590 w Rzeszowie. Umowa została podpisana. Wykonawcą robót elektryfikacyjnych jest PKP Energetyka. To, co może istotne – tam jest kwestia czterech podstacji. Oczywiście, nie ma jeszcze pełnego zasilania do wszystkich podstacji. Być może taka informacja dotarła do pana posła. Natomiast w rozmowach z PKP Energetyka, które przeprowadzam, oni twierdzą, że do zakończenia realizacji tej inwestycji zgodnie z planem to zasilanie będzie doprowadzone. Prowadzą rozmowy.

Przewodniczący poseł Sylwester Chruszcz (WiS):

Szanowni goście, Wysoka Komisjo, myślę, że temat został wyczerpany. Dziękuję uprzejmie za uwagę i zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.